

NIEDERSCHRIFT

10. Sitzung der Kommission Sanierung Limmer am Montag, 14. April 2008,
St. Nikolaikirche Limmer, Sackmannstr. 27 (Gemeindehaus)

Beginn 19.00 Uhr
Ende 22.30 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Ratsherr Mineur (SPD)
Herr Zierke
(Herr Bickmann)
(Frau Bilke)
Bezirksratsherr Drömer (SPD)
Herr Fleige
Bezirksratsherr Grube(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Bezirksbürgermeisterin Knoke (SPD)
(Bezirksratsherr Köhn) (CDU)
Bezirksratsherr Kuntze
Frau Malkova
Frau Niezel
(Herr Peters)
Frau Rauck
Bezirksratsfrau Schweingel (SPD)
(Ratsherr Seidel) (CDU)
Bezirksratsfrau Steingrube (CDU)
(Herr Ziehm)

Grundmandat:

(Ratsherr Krstic) (DIE LINKE.)
Ratsherr Nikoleit (Hannoversche Linke)

Gäste:

Frau Osterthun Wasser- und Schifffahrts Direktion (WSD)
Herr Wachholz WSD

Sanierungsbüro:

Herr Dr. Sass
Herr von der Lage

Von der Verwaltung:

Herr Heesch Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Frau Malkus-Wittenberg Bereich Stadtplanung
Herr Schulz Städtische Häfen

Herr Schoppe	Städtische Häfen
Herr Kastner	Sachgebiet Sonderplanung
Frau Block	Sachgebiet Sonderplanung
Herr Plöger	Bereich Tiefbau / Projektsteuerung
Herr Römer	Sachgebiet Stadterneuerung
Herr Harff	Sachgebiet Stadterneuerung

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung
2. Genehmigung der 8. Niederschrift über die Sitzung am 03.12.2007 und 9. Niederschrift über die Sitzung 11.02.2008
3.
 - Ausbau Stichkanal Linden (SKL) einschließlich Variantendiskussion
 - Neubau Schleuse Linden
 - (Informationsdrucks. Nr. 0730/2008 mit 16 Anlagen)
4. Wasserstadt Limmer
5. Quartiersfond
6. Verschiedenes

TOP 1.

Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung und Beschlussfähigkeit sowie Feststellung der Tagesordnung

Vorsitzender Mineur eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Einberufung, sowie die Beschlussfähigkeit fest. Die Tagesordnung wurde wie folgt verändert:
Die DS 15-0865/2008 - Ausbau Stichkanal Linden (Bündnis 90/Die Grünen) wird als TOP 3.1 eingefügt.

Die DS 15-0866/2008 . Hafenausbau (Bündnis90/Die Grünen) wird als TOP 3.2 eingefügt.
Der TOP 4 - Wasserstadt Limmer - 7. Ordnungsmaßnahmenvertrag wird von der Verwaltung zurückgezogen.

Dieser Änderung der Tagesordnung stimmte die Kommission **einstimmig** zu.

TOP 2.

Genehmigung der 8. Niederschrift über die Sitzung am 03.12.2007 und 9. Niederschrift über die Sitzung 11.02.2008

Beide Niederschriften wurden bei einer Enthaltung **einstimmig** genehmigt.

TOP 3.

**Ausbau Stichkanal Linden (SKL) einschließlich Variantendiskussion
Neubau Schleuse Linden
(Informationsdrucksache Nr. 0730/2008 mit 16 Anlagen)**

(Anmerkung des Protokollführers: auf Wunsch der Sanierungskommission wird das bereits übersandte Kurzprotokoll vom 29.04.2008 eingefügt.)

61.41 I

29.04.2008

Info DS 0730/2008 Ausbau Stichkanal (SKL)

Beratung in der **Sanierungskommission Limmer am 14.04.2008**

KURZPROTOKOLL

Ablauf der Beratung

1. *Einleitung, Stand des Verfahrens und weitere Schritte,
Herr Heesch, FBL Planen und Stadtentwicklung*
2. *Ausbau Stichkanal, Darstellung der Grundlagen,
Herr Schulz, Städtische Häfen*
3. *Darstellung der Varianten zum Neubau der Hafenschleuse,
Frau Block, Sachgebiet Sonderplanung*

Sowie Ergänzungen / Klarstellungen durch Beiträge von Frau Dr.-Ing. Osterthun und Herrn Wachholz von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Mitte, Hannover sowie Herrn Römer, Sachgebiet Stadterneuerung.

Zusammenfassung

Zu 1.)

Herr Heesch erläuterte die Aufgabe, das Ziel der vorliegenden Informations Drucksache (Info DS):

- *Sammeln von Stellungnahmen der Anlieger, der übrigen Betroffenen und des Stadtteils zu den Ausbauvarianten.*
- *Nicht alle Fragen werden in dieser Sitzung beantwortet werden können.*
- *Vorgebrachte Anregungen werden bewertet und in die Beschlussvorlage/Entscheidungsgrundlage für die Ratsgremien eingearbeitet.*
- *Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse werden ebenfalls in gesonderter Drucksache den Gremien vorgestellt*
- *Ergebnis der Entscheidung für eine bestimmte Variante ist noch offen*

Er betonte ausdrücklich, dass die Existenz des Lindener Hafens nicht Gegenstand

der Drucksache sei, vielmehr gehe es darum, dem Ratsauftrag folgend, die Beschleunigung des Stichkanals herbeizuführen.

Zu 2.)

Herr Schulz informierte anhand einer Power Point Präsentation (s. Anlage) über den aktuellen Sachstand zum Ausbau des Stichkanals Linden (SKL) aus Sicht der Städtischen Häfen:

Ziel ist der vorgezogene Ausbau des SKL.

Die anschließenden Fragen bezogen sich im Wesentlichen auf das Erfordernis, die Notwendigkeit des Ausbaues und auf die Verhältnismäßigkeit der Kosten zu den erwarteten Vorteilen. Herr Schulz stellte dar, dass die Städtischen Häfen eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) in Auftrag gegeben haben, die die Bedeutung des Lindener Hafens für die Stadtwirtschaft belegen soll. Dazu wird der Gutachter eine Reihe von Prognosen zum branchenspezifischen Güterverkehrsaufkommen für den Lindener Hafen in den nächsten Jahren erstellen. Es existieren zurzeit Prognosen bis 2050, deren Anwendbarkeit auf den Lindener Hafen zu prüfen sei.

Auf Nachfrage sicherte Herr Schulz zu, dass folgende Aspekte im Gutachten behandelt werden:

- o CO2 Bilanz der Verkehrsträger, insbesondere Vergleich zum LKW,*
- o Verlust von hafenauffinen Arbeitsplätzen bei Nichtausbau des SKL,*
- o Prognose für das üGMS bezüglich des Erhalts der hafenauffinen Arbeitsplätze*

Das Gutachten wird im 3. Quartal 2008 vorliegen.

In mehreren Beiträgen merkten Mitglieder der Sanierungskommission und Zuhörer kritisch an, dass

- o die beauftragte KNA nicht die Entwicklungsvariante einer „Nulllösung“ (nur Sanierung der bestehenden Schleuse) prüfen würde,*
- o dass die Folgen für den Stadtteil insgesamt nicht in die Analyse und in die Bewertung eingehen würden und*
- o dass die Planung auch die Verlagerung der Hafenfunktionen an andere Standorte prüfen sollte.*

Die WSD wies darauf hin, dass aus ihrer Sicht mit den Planungen frühestens 2012 begonnen werden kann unter der Voraussetzung, dass das BMVBS den Planungsauftrag frei gibt. Bei einem Planungsbeginn in 2012 wäre von einer Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens nach Bundeswasserstraßengesetz in 2015 auszugehen und von einem Planfeststellungsbeschluss etwa in 2017. Erst durch diesen entsteht das Baurecht. Die WSD wird bei ihren Planungen eine von der Stadt beschlossene Vorzugsvariante bei ihren Planungen vorrangig berücksichtigen, ist aber nicht daran gebunden, so dass sie bei heute nicht erkennbaren Randbedingungen davon abweichen kann.

Mit der höheren Priorisierung des SKL im bundesweiten Ranking könnte nach Aussage der WSD im „best case“ mit der Ausbauplanung drei Jahre früher (frühestens 2009) begonnen werden

Zu 3.)

Frau Block erläuterte die Info Drucksache anhand einer PPP.

Im Anschluss hatte Herr Heitland (Landschaftsplaner, Anlieger der Dieselstraße) Gelegenheit eine „modifizierte Nullvariante“ vorzutragen (s. Anlage).

Eine Erörterung dieser Lösung unterblieb.

Auf Nachfrage erläuterte die Verwaltung:

- Die Nutzung der nach dem Ausbau nicht mehr benötigten Flächen im Umfeld der neuen Schleuse wird im Rahmen der Planfeststellung geklärt,*
- Herr Zierke CDU schlug als weitere Variante die Verlagerung der Schleuse an die Nordspitze der Wasserstadflächen vor (vierter Bauabschnitt): Eine Verlagerung der Schleuse an diese Stelle der Wasserstadt ist wegen der dazu notwendigen meterhohen Deichlage beidseitig des SKL und der stark umwegigen (und damit extrem teuren) Führung der Stadtbahn aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar. Herr Zierke bat dennoch für das weitere Verfahren um Prüfung dieser Variante und Darstellung der voraussichtlichen Auswirkungen.*
- Eine Verlagerung der Umschlagsgüter auf die Bahn scheidet an den Kapazitäten der Gleisanlagen im Hafen.*
- Nicht nur Öltransporte fragen größere Schiffeinheiten nach sondern auch die im Hafen ansässigen metallverarbeitenden Betriebe / Recyclingbetriebe.*
- Eine Ölpipeline von Seelze/Lohnde zum Lindener Hafen wurde verworfen, da sehr unterschiedliche Mineralölprodukte nicht in der gleichen Pipeline transportiert werden können.*
- Die WSD wird die „modifizierte Nullvariante“ als Anregung aufnehmen und im weiteren Verfahren dazu Stellung nehmen.*

Aus dem Plenum / von den politischen Vertretern wurden zudem nachfolgende Aspekte angesprochen / Fragen aufgeworfen:

- Das gewählte Verfahren der Information der Bürger wurde stark kritisiert, mehr Bürgerbeteiligung wurde eingefordert.*
- Zum Verfahren: Warum wird die Info Drucksache mit einer Empfehlung erstellt, bevor das Gutachten (KNA) vorliegt? Die Stadt muss die Situation neu bewerten.*
- Es wurde bemängelt, dass keine alternativen „Visionen“ für die Entwicklung des Lindener Hafens angedacht werden (z. B. Umwandlung in ein Wohngebiet etc.)*
- Der Bezug zum Fortgang der Entwicklung auf dem Gelände der Wasserstadt wird nur unzureichend berücksichtigt.*
- Die Anwohner äußerten ihre Verunsicherung hinsichtlich ihrer Lebensplanung durch die entstandene Planungsabsicht.*
- Eine Erläuterung zu der Frage „wie konnte noch in 2001 eine Baugenehmigung erteilt werden“ wurde eingefordert. Die Frage wurde von der Verwaltung beantwortet.*
- Die Auswirkungen/Möglichkeiten für die Erweiterung des Hafen-Wendebeckens wurden abgefragt.*
- Die Aussage der WSD, dass ein Neubau der Schleuse direkt angrenzend an das bestehende Schleusenbauwerk nicht möglich ist (so wie noch in 1993 geplant) wird bezweifelt. Die WSD wies in diesem Zusammenhang auf den Zustand der Schleuse hin sowie auf Erfahrungen, die jüngst bei vergleichbaren Projekten gemacht wurden. (z.B. Schleuse Bolzum am Stichkanal nach Hildesheim).*
- Laut der Städtischen Häfen ist eine Verlagerung der bisher mit dem Schiff*

transportierten Frachten auf LKW/Bahn (sogen. Nullvariante) nicht möglich. Diese Aussage wurde angezweifelt. Die Bestätigung dieser Aussage über ein entsprechendes Gutachten wurde gefordert.

- *Die Variantendiskussion in der Info DS wurde als nicht umfänglich genug gewertet, insbesondere „Zwischenlösungen“ sollten weiter untersucht und auch dargestellt werden.*
- *Es wurde hinterfragt, ob vor dem Hintergrund des aktuellen Sachstandes „Ausbau SKL“ die Unterzeichnung des Bodensanierungsvertrages (LHH/Wasserstadt Limmer Gesellschaft) überhaupt noch erfolgen kann, oder ob durch die Unterzeichnung nicht ggf. Nachteile für die LHH entstehen.*
- *Es wurden die Prognosen der Gewinnerwartungen der Hafengesellschaft und ihres finanziellen Beitrages zum städtischen Haushalt hinterfragt.*

Niederschrift zu TOP 3:

Vorsitzender Mineur stellte die für diesen Tagesordnungspunkt anwesenden Gäste vor und bat das Publikum, trotz der Brisanz des Themas, auf Polemik zu verzichten.

Herr Heesch erläuterte den Stand des Verfahrens und das Ziel der Info Drucksache. Er erklärte, dass die Anregungen und Stellungnahmen aus der Kommission und dem Publikum gesammelt würden und, soweit möglich, in eine Beschlussdrucksache eingearbeitet würden.

Herr Heesch wies nachdrücklich darauf hin, dass es sich hier um eine Informations Drucksache handele und nicht um eine Beschlussdrucksache. Die vorgelegte Information stelle den Sachstand des Projekts dar, der innerhalb der Verwaltung vorläge. Weitere Sachkenntnisse und Anregungen würden eingearbeitet werden. Man könne zu diesem Zeitpunkt nicht sagen, wann es zu einer Beschlussdrucksache kommen könnte. Er wies darauf hin, dass nicht alle Fragen beantwortet werden könnten, da der Informationsstand der Verwaltung noch nicht ausreichend sei. Es sei noch keine Entscheidung für eine bestimmte Variante getroffen worden. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten werde Frau Block in ihren Ausführungen erläutern. Er wies darauf hin, dass es im Laufe der Sitzung eine weitere Variante geben werde. Es könne auch sein, dass darüber hinaus weitere Varianten entwickelt würden. Bei jeder Variante gäbe es Betroffene.

Herr Heesch führte aus, dass es im weiteren Verfahren, egal bei welcher Variante, immer wieder Besprechungen mit den Betroffenen geben werde. Er stellte klar, dass die Frage, ob der Hafen überhaupt nötig sei, für die Verwaltung nicht zur Diskussion stünde. Der Rat der Stadt Hannover habe sich eindeutig für den Erhalt des Lindener Hafens und der damit verbundenen Arbeitsplätze ausgesprochen. Es sei bekannt, dass auf dem Gelände der Wasserstadt Wohnbebauung geplant sei, auch deswegen müsse geklärt werden, wie sich der Kanalausbau auf dieses Gelände auswirke.

Vorsitzender Mineur bat als nächstes Herrrn Schulz die Gesamtsituation der städtischen Häfen darzustellen, danach bekäme die WSD Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Vorstellung der Varianten solle danach erfolgen.

Herr Schulz informierte anhand einer Power-Point-Präsentation über die rechtlichen Grundlagen der städtischen Häfen. Er stellte dar, welche spezielle Funktion die städtischen Häfen ausübten. Er stellte die historische Entwicklung des Lindener Hafens dar. Er informierte über den aktuellen Sachstand zum Ausbau des Stichkanals. Ziel der Stadt Hannover sei der Ausbau des Stichkanals Linden. **Herr Schulz** führte aus, dass die zuständige Bund/Länderkommission für den Ausbau von Binnenhäfen eine Rangfolge erstellt hat. In dieser Rangfolge liegt der Lindener Hafen an hinterer Stelle. Danach könne frühestens 2012 Planungsbeginn sein und die Fertigstellung läge bei frühestens 2022. **Herr Schulz** erläuterte, dass die Stadt einen Gutachter beauftragt habe, der eine Kosten-Nutzungs-Analyse erstellen soll, die den Wert des Lindener Hafens für die Stadt und die Region belegen soll. Der Gutachter solle Prognosen zum branchenspezifischen

Güterverkehrsaufkommen für den Lindener Hafen in den nächsten Jahren erstellen. Planungshorizont dafür sei das Jahr 2050. Das Gutachten werde im dritten Quartal 2008 erwartet. Man erhoffe sich, dadurch eine höhere Priorisierung in der Rangfolge zu erreichen. Sollte dies geschehen, könne mit der Ausbauplanung drei Jahre früher (frühestens 2009) begonnen werden.

Aus dem Publikum wurde gefragt, ob der Hafen auch für Containertransporte geeignet wäre. **Herr Schulz** wies darauf hin, dass der Containerverkehr im Wesentlichen im Nordhafen abgewickelt würde, aber auch im Lindener Hafen wäre dies möglich, da die entsprechenden Krananlagen vorhanden wären.

Frau Osterthun beschrieb die Entwicklung der verschiedenen Regierungsabkommen, die die Ausbaufinanzierung der verschiedenen Kanäle und Häfen regle. Diese Regelungen würden jährlich fortgeschrieben. Die letzte Regelung sähe den Ausbau der Häfen für Übergroßgroßmotorschiffe (ÜGMS) vor. Diese Schiffe hätten eine Länge von 135 Meter. Mehrere Frager aus dem Publikum zweifelten an, dass bei der geringen Auslastung des Hafens, ein Ausbau überhaupt nötig sei.

Herr Schulz merkte an, dass man sich auch zu dieser Frage Erkenntnisse aus dem Gutachten erhoffe. Ebenso sicherte er zu, dass im Gutachten weitere Aspekte behandelt würden, wie z.B.:

- CO2 Belastung, auch im Vergleich zum LKW Verkehr
- Verlust von hafenauffinen Arbeitsplätzen bei Nichtausbau
- Prognose der Gewinnerwartung der Hafengesellschaft und ihres finanziellen Beitrages zum städtischen Haushalt
- Prognose für das ÜGMS bezüglich des Erhalts der hafenauffinen Arbeitsplätze

Ebenfalls auf Nachfrage schilderte **Frau Osterthun** die Ausbauplanung des Stichkanals. Bei einer Breite von 11 Metern hätten die Schiffe eine Fahrrinne von 14 Metern. Die Wasseroberfläche betrüge 28 Meter. Bei einem Ausbau in Spundwand-Bauweise könne diese Breite verringert werden. Dies würde aber landschaftlich nicht zu empfehlen sein. Sie führte weiter aus, dass nach den derzeitigen Plänen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung mit der konkreten Umbauplanung des Lindener Hafens 2012 zu rechnen sei. Man könne dann 2015 mit dem Planfestellungsverfahren beginnen. Dieses Verfahren könne bis zu 2 Jahre dauern. Man hätte dann 2017 Baurecht. Unter diesen Voraussetzungen könnte der Umbau Mitte 2020 beendet sein.

Frau Malkova fragte an, wie lange die jetzigen kleinen Schiffe noch die Transporte durchführen könnten

Frau Osterthun wies darauf hin, dass der Einsatz der kleinen Schiffe nur noch an ganz wenigen Orten rentabel sei. Zudem würden z.B. beim Transport der Mineralöle neue gesetzliche Bestimmungen bestehen. Die Schiffe müssten einen doppelwandigen Ausbau haben.

Herr Schulz ergänzte, dass auch das Öllager im Hafen doppelwandig umgerüstet werden müsse. Der Gesetzgeber habe dafür einen engen zeitlichen Rahmen vorgegeben. Bei der Umrüstung der Schiffe würde Ladekapazität verloren gehen. Daher sei der Einsatz größerer Schiffe erforderlich.

Herr Heesch wies noch einmal darauf hin, dass der Ausbau des Hafens zwar vom Rat beschlossen sei, aber das Gutachten auch neue Erkenntnisse bringen könnte. Insofern müsse das Ergebnis abgewartet werden und dann in die Meinungsbildung mit einbezogen werden.

Im Folgenden wurde mehrfach kritisch angemerkt, dass die Möglichkeit einer "Nulllösung", also lediglich eine Sanierung/Erneuerung der bestehenden Schleuse, offensichtlich nicht geprüft werde.

Frau Niezel und Bezirksratsfrau Schweingel erinnerten an die Forderung aus der letzten Sitzung. Es müsse eine Rentabilitätsprüfung unter Einbeziehung aller städtischer Häfen durchgeführt werden. Sie wiesen darauf hin, dass es hier nicht nur um persönliche Betroffenheit gehe, sondern dass der gesamte Stadtteil Limmer betroffen sei. Es müsse untersucht werden, welche Auswirkungen die Maßnahmen auf die Entwicklung des

Stadtteils habe.

Bezirksratsfrau Schweingel bat darum, dass die Verwaltung in der nächsten Sitzung darstelle, welche Maßnahmen auf dem Gebiet der Wasserstadt durch den Kanalausbau und den Neubau der Schleuse verhindert würden und welche nicht.

Vorsitzender Mineur dankte Herrn Schulz für seine Ausführungen.

Frau Block stellte die Informationsdrucksache Nr. 0370/2008 an Hand einer Power Point Präsentation vor. Sie erläuterte die, der Info Drucksache anliegenden, Varianten im Einzelnen und legte die Auswirkungen, bzw. Vor- und Nachteile jeder Variante dar. Im Folgenden wurden die Varianten im Plenum ausgiebig diskutiert.

Herr Zierke schlug vor, die Schleuse an die Nordspitze der Wasserstadtfläche zu verlegen.

Frau Osterthun stellte fest, dass dieser Vorschlag nicht umsetzbar sei, da dazu meterhohe Deichlagen beiderseits des Stichkanals nötig wären. Zudem wäre eine extrem teure Umwegung der Stadtbahn erforderlich.

Herr Zierke bat dennoch für das weitere Verfahren um Prüfung dieser Variante und Darstellung der voraussichtlichen Auswirkungen.

Anschließend stellte ein Anwohner der Dieselstraße seinen Planungsvorschlag vor (Anlage 1). Bei dieser "modifizierten Nullvariante" werde erheblich weniger in die Landschaft eingegriffen und Wohnbebauung sei überhaupt nicht betroffen.

Die "modifizierte Nullvariante" des o.g Anwohners wurde von der Kommission und dem Publikum begrüßt.

Frau Osterthun sagte die Überprüfung des Vorschlages durch die WSD zu.

Bezirksratsherr Grube fragte an, ob die Planung des Ausbaus Auswirkungen auf die Unterzeichnung des Bodensanierungsvertrages habe.

Herr Römer stellte fest, das der Vertrag noch nicht unterzeichnet sei. Sollten sich durch die Hafen- und Kanalplanung Änderungen im Vertrag ergeben, so müssten diese eingearbeitet werden und der Vertrag müsste neu in das Beschlussverfahren gegeben werden.

Bezirksratsherr Kunze stellte fest, dass überwiegend Erdöl im Hafen umgeschlagen werde. Er fragte, ob dieser Bedarf nicht durch eine Pipeline aus Seelze gedeckt werden könne.

Herr Schulz stellte fest, dass diese Möglichkeit nicht in Frage käme, da durch die gleiche Pipeline nicht unterschiedliche Mineralölprodukte transportiert werden könnten.

Aus dem Publikum wurde gefragt, warum es nicht möglich wäre, die Schleuse im Hafen zu bauen.

Herr Schulz wies darauf hin, dass dies aus Platzgründen nicht möglich wäre.

Ebenfalls aus dem Publikum wurde zur Variante 4 festgestellt, dass die neue Schleuse am höchsten Punkt geplant sei. Bestünde nicht die Gefahr, dass bei einem möglichen Unfall, der ganze Stadtteil unter Wasser stehen könnte?

Herr Wachholz erläuterte den technischen Ablauf und wies darauf hin, dass während der Bauphase die Sicherheitsvorkehrungen auf einem hohen Standard wären.

In der folgenden Diskussion äußerten mehrere Anwohner der Dieselstraße ihre Unsicherheit der zukünftigen Lebensplanung.

(Anmerkung des Protokollführes: Die Anfragen von Bündnis90/Die Grünen DS 15-0865/2008 und DS 15-0866/2008) wurden während der Sitzung beantwortet.)

Vorsitzender Mineur unterbrach die Sitzung (s.unten).

TOP 4.

Wasserstadt Limmer

7. Ordnungsmaßnahmenvertrag

Der 7. Ordnungsmaßnahmenvertrag wurde von der Verwaltung zurückgezogen.

TOP 5.
Quartiersfond

Vergabeverfahren

TOP 6.
Verschiedenes

Vorsitzender Mineuer unterbrach die Sitzung um 22:30 Uhr.
Die Sitzung wird fortgesetzt am Montag, 21.04.2008 um 19: Uhr,
am gleichen Ort.

Volker Harff (Protokollf.)